



Krajowa Rada  
BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO

# ***Program Realizacyjny na lata 2015-2016***

*do Narodowego Programu  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*

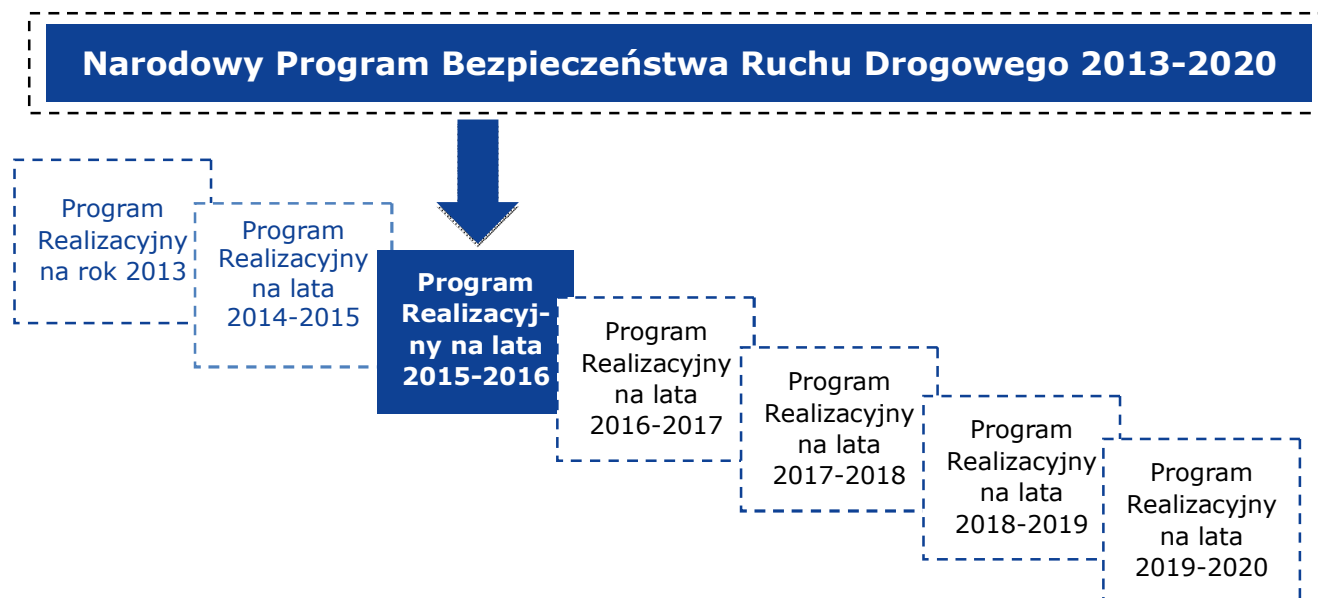
Warszawa, 2015

Dokument przyjęty  
w dniu 6 maja 2015 r., zmieniony w dniu 3 czerwca 2015 r.



## Czym jest *Program Realizacyjny na lata 2015-2016*?

*Program Realizacyjny na lata 2015-2016* (dalej: *Program*), to zbiór zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* (dalej: *Narodowy Program BRD 2020*).



Zgodnie z treścią *Narodowego Programu BRD 2020*, „dwuletnie programy realizacyjne to programy zawierające szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny”.

Niniejszy *Program*:

- zawiera zestaw zadań realizujących priorytety i kierunki określone w *Narodowym Programie BRD 2020*,
- określa czas wykonania poszczególnych zadań,
- określa liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie,
- wyznacza zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że w *Programie* umieszczono jedynie ponadstandardowe zadania dla poszczególnych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD) oraz Sekretariatu KRBRD. Realizacja *Programu* stanowi tym samym „wartość dodaną” do zadań statutowych członków KRBRD przez co ma wpłynąć na przyspieszenie osiągania poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w stosunku do codziennych zadań jednostek zaangażowanych w ich realizację. Wobec powyższego w *Programie* nie umieszczono np. zadania pn. *Budowa i przebudowa dróg krajowych*, ale znalazło się zadanie pn. *Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym*.

## Jak powstał Program?

Część zadań w Programie stanowi kontynuację zadań ujętych w poprzednim Programie Realizacyjnym na lata 2014-2015. Zadania te określone zostały w ramach prac powołanej we wrześniu 2013 r. grupy eksperckiej oraz procesu konsultacji z członkami KRBRD. Program na lata 2015-2016 powstał również w oparciu o propozycje środowiska eksperckiego (wybranych instytutów badawczych, uczelni specjalizujących się w zagadnieniach brd i przedstawicieli regionów) oraz członków KRBRD.

## Priorytety Programu

Zakładając konieczność koncentracji na najistotniejszych problemach powołany w 2013 r. zespół roboczy wyznaczył dwa priorytetowe obszary interwencji Programu na lata 2014-2015:

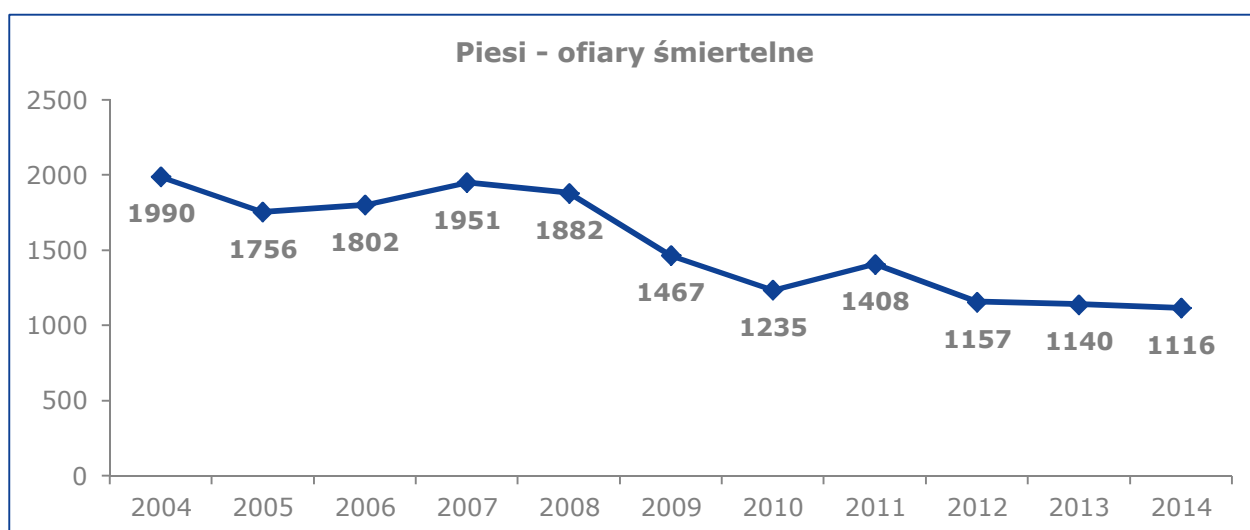
- ochronę pieszych
- zarządzanie prędkością.

Powyższe priorytety przyjęto także w odniesieniu do niniejszego Programu, co wynika z analizy danych brd w Polsce w ostatnich latach:

- liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła ok. 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków,
- niedostosowanie prędkości było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

### Priorytet I: Ochrona pieszych

W latach ubiegłych grupą zdecydowanie największego ryzyka wśród uczestników ruchu drogowego byli piesi. Niezmiennie, od wielu lat sytuuje to Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów UE pod względem liczby zabitych pieszych na 1 mln mieszkańców<sup>1</sup>. W 2014 roku piesi stanowili 35% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce.

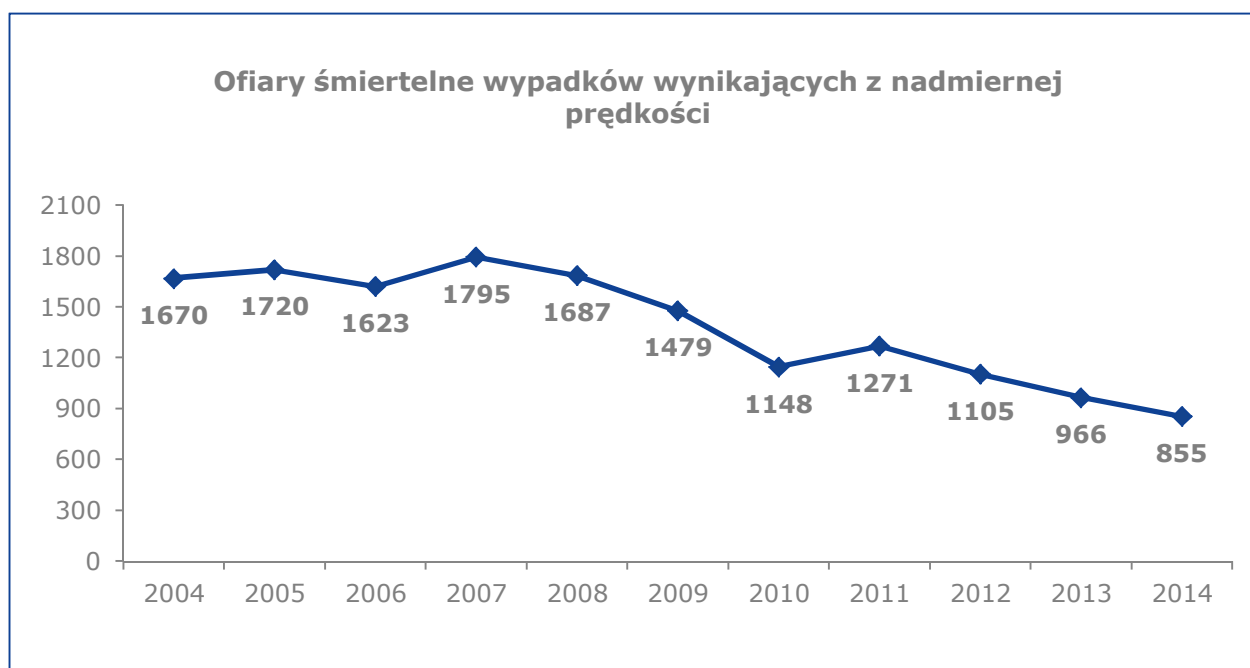


<sup>1</sup> Źródło: European Commission baza danych CARE [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/2011\\_transport\\_mode.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2011_transport_mode.pdf)

## Priorytet II: Zarządzanie prędkością

Konieczność podjęcia pilnych i zintensyfikowanych działań, zmierzających do ograniczenia liczby ofiar wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, wynika z faktu, iż w latach ubiegłych niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było najczęstszą przyczyną wypadków śmiertelnych w Polsce. W 2014 roku w wypadkach, w których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, straciło życie 27% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Wiele wskazuje na to, że nadmierna prędkość jest niedoszacowaną przyczyną wypadków drogowych i istotnie wpływa na ich ciężkość.

Zjawisko nadmiernej prędkości ma w Polsce miejsce na znaczącą skalę, co potwierdzają monitoringi zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzone w latach 2002-2007 oraz badania Sekretariatu KRBRD z lat 2013-2014 r. W 2014 r. kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali prędkość w ok. 57% przypadków. W szczególności dotyczyło to obszarów zabudowanych gdzie udział przekraczających wahał się od 45% do 72% w zależności od rodzaju drogi.



## Struktura Programu

### Budowa ogólna

Zadania podzielone zostały w ramach 7 filarów w następujący sposób:

- /// *Bezpieczny człowiek,*
- /// *Bezpieczne drogi,*
- /// *Bezpieczna prędkość,*
- /// *Bezpieczny pojazd,*
- /// *Ratownictwo,*
- /// *Legislacja,*
- /// *System zarządzania BRD.*

## Budowa szczegółowa<sup>2</sup>

| Obszary interwencji    | Liczba zadań |
|------------------------|--------------|
| Bezpieczny człowiek    | 5            |
| Bezpieczne drogi       | 9            |
| Bezpieczna prędkość    | 6            |
| Bezpieczny pojazd      | 1            |
| Ratownictwo            | 3            |
| Legislacja             | 5            |
| System zarządzania BRD | 4            |
| <b>Razem</b>           | <b>33</b>    |

## Ranking

Istotną cechą *Programu* jest ranking ważności zadań. Głównymi kryteriami oceny były:

- skuteczność w odniesieniu do celu *Programu* (wskaźnik rezultatu) oraz
- szacowana efektywność ekonomiczna (stosunek korzyści/kosztów).

Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym największą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

## Horyzont czasowy

Czas wykonania większości zadań przyjętych w *Programie* (nie dotyczy to zadań z filaru Legislacja) został wyznaczony na lata 2015-2016. Powyższe spowodowane jest szerokim zakresem zadania / długim okresem realizacji lub stałą jego realizacją w przyjętym dwuletnim okresie programowania.

Ze względu na specyfikę zadań z obszaru Legislacji, zostały one rozplanowane w nieco odmiennej formie. Przy każdym zadaniu zaznaczono etap procesu legislacyjnego, planowany do osiągnięcia na koniec roku 2015.

## Odpowiedzialność

Do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- Lider – podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji projektu, dbanie o to by zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, monitorowanie stopnia zaawansowania jego realizacji i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu KRBRD.
- Podmioty wykonawcze – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmiot, które w jakiś sposób współtworzą dany projekt, członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, zarządcy dróg itp. Lista podmiotów wykonawczych może ulec zmianie w trakcie okresu realizacji zadania.

<sup>2</sup> Zadania składające się z wielu etapów / podzadań, za które odpowiadane są różne podmioty policzono jako 2 odrębne zadania

## Monitoring Programu

### Wskaźniki

Do każdego z zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

- prezentowanie postępu w realizacji projektu,
- pokazywanie rzeczywistego wpływu podejmowanych zadań na stan brd, mierzonego ostatecznie ogólną liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Mierzenie efektów realizacji zadań jest niezbędne, aby móc odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu proponowane rozwiązania, przekładają się realnie na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu na polskich drogach oraz jaka jest ich efektywność ekonomiczna.

| Wskaźniki  | Przykład:   |
|--|---|
| <b>produktu</b> – odnoszące się bezpośrednio do danego zadania, liczone w jednostkach materialnych                       | zadanie <i>Uspokajanie ruchu na drogach krajowych</i><br>Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku |
| <b>rezultatu</b> – odnoszące się do efektów prowadzonych zadań, które dostarczają m.in. informacji o zmianach zachowania | Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych                            |
| <b>oddziaływania</b> – odnoszące się do długofalowej konsekwencji zadań, które nie są efektem natychmiastowym            | Zmniejszenie liczby zabitych  |

**Wskaźniki produktu** przypisane do każdego zadania, umieszczone są w osobnej kolumnie tabeli zadań przedstawionej w rozdziale „Lista zadań Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016”. Każde zadanie ma jedno lub kilka tego typu wskaźników, bezpośrednio się do niego odnoszących. W przypadku Legislacji, jako wskaźnik produktu zastosowano najbardziej charakterystyczne (tak dla ustaw, jak i rozporządzeń) etapy procesu legislacyjnego do osiągnięcia na koniec roku 2015.

W celu zwiększenia przejrzystości programu, **wskaźniki rezultatu** oraz **oddziaływania** są zawarte w zbiorczych zestawieniach przedstawionych poniżej. Wynika to z zastosowania wspólnych wskaźników dla niektórych zadań, a także z faktu, że na chwilę obecną precyzyjne zmierzenie wskaźnika rezultatu dla danego zadania nie zawsze jest możliwe.

| Wskaźniki rezultatu  |                              |
|--|------------------------------|
| Nazwa wskaźnika  | Projekty powiązane           |
| Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych [%]     | C.5, P.2, P.3, P.5, P.6, L.4 |
| Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach samorządowych [%] | C.5, P.2, P.4, P.6, L.4      |
| Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach krajowych [%]                               | C.2, C.5, D1, D.4, P.2, P.3, |
| Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach samorządowych [%]                           | C.2, C.5, D.4                |

|   |            |
|---|------------|
| Czas dotarcia służb ratunkowych do miejsca zdarzenia                            | <b>R.1</b> |
| Zmniejszenie wypadkowości z udziałem nietrzeźwych kierujących [%]               | <b>C.3</b> |
| Zwiększenie udziału osób stosujących urządzenia zabezpieczające w pojazdach [%] | <b>C.4</b> |

| <b>Wskaźniki oddziaływania</b>   |  |
|--|--|
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach krajowych                                   |  |
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach samorządowych                               |  |
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości na drogach krajowych     |  |
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości na drogach samorządowych |  |
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach krajowych               |  |
| Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach samorządowych           |  |

## **Monitoring**

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki publikowane w corocznym sprawozdaniu KRBRD oraz dodatkowo w sprawozdaniach okresowych, zgodnie z zasadami ewaluacji opisanymi w *Narodowym Programie BRD 2020*.

W celu wykazania wskaźników oddziaływania potrzebna jest realizacja projektów badawczych. Tym samym w *Programie* zawarto również zadania o charakterze badawczo-analitycznym.

Niektóre z zadań przyjętych w *Programie* stanowią początek działań zaplanowanych w dłuższej perspektywie czasowej, w związku z powyższym ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie można ocenić dopiero po upływie kilku lat.





## **Lista zadań Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016**

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Bezpieczny Człowiek

| Nr zad. | Zadanie   | Ranking | NP BRD 2013-2020 |      | Kalendarz działań |        | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające)  | Wskaźnik produktu     | Stan 31.12.2014           | Cel 31.12.2015 | Cel 31.12.2016 |
|---------|---|---------|------------------|------|-------------------|--------|---------------------|---|-----------------------|---------------------------|----------------|----------------|
|         |   |         | Kierunek         | 2015 | 2016              |        |                     |   |                       |                           |                |                |
| C.1     | <b>Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu</b><br>a) kontynuacja badań prowadzonych w latach 2013-2014 w zakresie: prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, fotelików dla dzieci, używania tel. komórkowych;<br>b) opracowanie metodologii systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych (2015), a następnie wdrożenie badań w skali ogólnopolskiej (2016) | *****   | BADANIA          | ●    | ●                 | SKRBRD | SKRBRD              | a) Raport (składający się z poszczególnych części tematycznych)<br>b) Koncepcja (2015), raport (2016)   | a) 1<br>b) 0          | a) 1<br>b) 1              | a) 1<br>b) 1   |                |
| C.2     | <b>Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych</b>  | *****   | NADZÓR           | ●    | ●                 | KGP    | KGP                 | a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”<br>b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* | a) 33 387<br>b) 3 480 | a) ≥ 33 387<br>b) ≥ 3 480 | n/d            |                |
| C.3     | <b>Kampania dot. problematyki prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu</b>   | ***     | EDUKACJA         | ●    |                   | SKRBRD | SKRBRD              | Liczba osób, do których dotarła kampania  | n/d                   | 18,9 mln                  | n/d            |                |
| C.4     | <b>Kampania dot. problematyki stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w samochodach</b>  | **      | EDUKACJA         | ●    |                   | SKRBRD | SKRBRD              | Liczba osób, do których dotarła kampania  | n/d                   | 15,73 mln                 | n/d            |                |
| C.5     | <b>Kampania związana z kształtowaniem bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego</b>   | **      | EDUKACJA         | ●    |                   | SKRBRD | SKRBRD              | Liczba osób, do których dotarła kampania  | n/d                   | 17,8 mln                  | n/d            |                |

\* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Bezpieczne Drogi

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020      |  | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu   | Stan 31.12.2014             | Cel 31.12.2015              | Cel 31.12.2016              |
|---------|--|---------|-----------------------|--|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|         |  |         | Kierunek              |  | 2015              | 2016 |                     |                                  |   |                             |                             |                             |
| D.1     | <b>Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych:</b><br>- w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego                                  | *****   | INŻYNIERIA            |  | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku  | 63,666 km                   | 64,334 km                   | b/d                         |
| D.2     | <b>Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych</b> (także poza TEN-T)   | ****    | NADZÓR                |  | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją<br><br>Liczba audytów brd w danym roku<br><br>% sieci/długość dróg objętych kontrolą brd | 100%<br><br>102<br><br>100% | 100%<br><br>161<br><br>100% | 100%<br><br>150<br><br>100% |
| D.3     | <b>Badania skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych</b><br>- badania,<br>- analiza możliwości zastosowania w Polsce,<br>- rekomendacje wdrożeniowe. | ****    | BADANIA               |  | ●                 | ●    | SKRBRD              | SKRBRD                           | Raport  | 0                           | 0                           | 1                           |
| D.4     | <b>Wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych</b> (przy uwzględnieniu ew. zmian w prawie w zakresie pierwszeństwa pieszego)   | ****    | INŻYNIERIA / EDUKACJA |  | ●                 | ●    | SKRBRD              | SKRBRD                           | Podręcznik  | 0                           | 0                           | 1                           |
| D.5     | <b>Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego</b>  | ***     | INŻYNIERIA / EDUKACJA |  | ●                 | ●    | SKRBRD              | SKRBRD                           | Podręcznik  | 0                           | 0                           | 1                           |

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Bezpieczne Drogi

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020 | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu                                      | Stan 31.12.2014 | Cel 31.12.2015 | Cel 31.12.2016 |
|---------|--|---------|------------------|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|--|-----------------|----------------|----------------|
|         |  |         | Kierunek         | 2015              | 2016 |                     |                                  |  |                 |                |                |
| D.6     | Badania efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu                                   | **      | BADANIA          | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Raport   | 0               | 0              | 1              |
| D.7     | Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym   | **      | INŻYNIERIA       | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Długość dróg wybudowanych w przekroju 2+1 w danym roku | 0 km            | 0 km           | 10 km          |
| D.8     | Opracowanie katalogu dobrych praktyk, porządkującego stosowane na drogach krajowych rozwiązania z zakresu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń brd | **      | INŻYNIERIA       | ●                 |      | GDDKiA              | GDDKiA                           | Wdrożenie katalogu                                     | 0               | 1              | n/d            |
| D.9     | Badanie wpływu reklam, w tym świetlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego  | **      | BADANIA          | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Raport   | 0               | 0              | 1              |

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Bezpieczna Prędkość

| Nr zad. | Zadanie   | Ranking | NP BRD 2013-2020 | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu  | Stan 31.12.2014        | Cel 31.12.2015           | Cel 31.12.2016 |
|---------|---|---------|------------------|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|--|------------------------|--------------------------|----------------|
|         |   |         |                  | Kierunek          | 2015 |                     |                                  |  |                        |                          |                |
| P.1     | <b>Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością:</b><br>a) Badanie skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych<br>b) Analiza wpływu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na zachowania kierowców w Polsce wraz z analizą skuteczności tego systemu | *****   | BADANIA          | ●                 | ●    | SKRBRD              | a) SKRBRD<br>b) GITD             | a) Raport<br>b) Raport   | a) 0<br>b) 0           | a) 1<br>b) 1)            | a) 1<br>b) n/d |
| P.2     | <b>Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości</b>  | *****   | NADZÓR           | ●                 | ●    | KGP                 | KGP                              | a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość”<br>b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*                       | a) 24 557<br>b) 3 480  | a) ≥ 24 557<br>b) 3 480  | n/d            |
| P.3     | <b>Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie:</b><br>a. przekraczania prędkości,<br>b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego,<br>ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych  | *****   | NADZÓR           | ●                 |      | GITD                | GITD                             | Liczba:<br>a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości<br>b) zainstalowanych fotoradarów<br>c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania przejazdu na "czerwonym świetle" | a) 0<br>b) 350<br>c) 0 | a) 29<br>b) 400<br>c) 20 | n/d            |

\* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Bezpieczna Prędkość

| Nr zad. | Zadanie   | Ranking | NP BRD 2013-2020      | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu  | Stan 31.12.2014                    | Cel 31.12.2015                    | Cel 31.12.2016 |
|---------|---|---------|-----------------------|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------------|----------------|
|         |   |         |                       | Kierunek          | 2015 |                     |                                  |  |                                    |                                   |                |
| P.4     | <b>Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych</b><br>Opracowanie wytycznych zawierających zasady:<br>a. strefowania prędkości<br>b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30")<br>c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości | ****    | INŻYNIERIA / EDUKACJA | ●                 | ●    | SKRBRD              | SKRBRD                           | Wytyczne   | 0                                  | 0                                 | 1              |
| P.5     | <b>Uspokajanie ruchu na drogach krajowych</b> min. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz optymalną organizację ruchu   | ****    | INŻYNIERIA            | ●                 | ●    | GDDKiA              | GDDKiA                           | Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku<br><br>Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku | a) + 122,496 km<br><br>b) 59 zadań | a) + 45,157 km<br><br>b) 10 zadań | b/d            |
| P.6     | <b>Kampania związana z przekraczaniem dozwolonej prędkości</b>  | ***     | EDUKACJA              | ●                 |      | GITD                | GITD                             | Zasięg całkowity*  | n/d                                | 30%                               | n/d            |

\*odsetek osób z grupy docelowej, które zetknę się z komunikatem min. 1 raz (wartość wskaźnika dot. działań w Internecie)

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

**Bezpieczny Pojazd**

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020 | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu | Stan 31.12.2014 | Cel 31.12.2015 | Cel 31.12.2016 |
|---------|--|---------|------------------|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|-------------------|-----------------|----------------|----------------|
|         |  |         | Kierunek         | 2015              | 2016 |                     |                                  |                   |                 |                |                |
| Po.1    | <b>Badanie poziomu bezpieczeństwa parku pojazdów w Polsce</b><br>- oszacowanie liczby poszczególnych pojazdów faktycznie biorących udział w ruchu<br>- opracowanie klasyfikacji bezpieczeństwa/ryzyka dla poszczególnych pojazdów<br>- korelacja uzyskanych danych z danymi z bazy SEWiK | **      | BADANIA          | ●                 |      | SKRBRD              | SKRBRD                           | Raport            | 0               | 1              | 0              |

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

**Ratownictwo**

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020 |      | Kalendarz działań |     | Lider (koordynator)  | Podmioty wykonawcze (wdrażające)   | Wskaźnik produktu              | Stan 31.12.2014                      | Cel 31.12.2015                   | Cel 31.12.2016 |
|---------|--|---------|------------------|------|-------------------|-----|--|--|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------------|
|         |  |         | Kierunek         | 2015 | 2016              |     |  |  |                                |                                      |                                  |                |
| R.1     | <b>Rozwój systemu ratownictwa medycznego:</b><br>- wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych<br>- rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR)<br>- integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych | **      | RATOWNICTWO      | ●    | ●                 | MZ  | województwie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego | a) Liczba nowych SOR<br>b) Liczba lądowisk przyszpitalnych<br>c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych         | a) 216<br>b) 229<br>c) 119     | a) 216+X*<br>b) 229+A**<br>c) 45     | a) 216+Y*<br>b) 229+B**<br>c) 45 |                |
| R.2.1   | <b>Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego</b> z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami  | **      | RATOWNICTWO      | ●    | ●                 | MZ  | Dysponenci ZRM   | Liczba wymienionych ambulansów PRM   | 95                             | wymiana ok 500*** w latach 2015-2020 |                                  |                |
| R.2.2   |  | **      | RATOWNICTWO      | ●    | ●                 | MSW | MSW, KG PSP  | a) liczba samochodów rat. technicznego<br>b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny)<br>c) stan zestawów PSP R2 | a) 1347<br>b) 26115<br>c) 8671 | a) 1354<br>b) 27497<br>c) 8727       | a) b/d<br>b) b/d<br>c) b/d       |                |

\* planowany wzrost o 26 SOR do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

\*\* planowany wzrost o 32 lądowiska do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

\*\*\* przyjmuje się, że do roku 2020 nastąpi wymiana łącznie ok. 500 ambulansów PRM, biorąc pod uwagę ich parametry, tj. wiek powyżej 5 lat i 300 tys. przejechanych km



**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

## Legislacja

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020                           | Lider     | Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu normatywnego)<br>Cel 31.12.2015 |   |  |                           |
|---------|--|---------|--|-----------|---|---|--|---------------------------|
|         |  |         |  |           | Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR                                   | Zakończenie uzgodnień międzyresortowych | Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów | Przyjęcie przez Parlament |
| L.1a    | Podniesienie maksymalnej wysokości grzywien  | ****    | Bezpieczny człowiek<br>Bezpieczna prędkość | MS        | ●   | ●                                       | ●  |                           |
| L.1b    | Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*  | ****    | Bezpieczny człowiek<br>Bezpieczna prędkość | MSW       | ●   | ●                                       | ●  |                           |
| L.2     | Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej** | ****    | Bezpieczne drogi                           | MiR (DDA) | zrealizowane  | ●                                       | ●  |                           |
| L.3     | Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie  | ***     | Bezpieczne drogi                           | MS        | ●   |   |  |                           |
| L.4     | Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym  | ***     | Bezpieczna prędkość                        | MIR (DTD) | ●   | ●                                       | ●  |                           |

\* Realizacja zadania L1.b nastąpi po zrealizowaniu zadania L1.a

\*\*Zgodnie z delegacją zawartą w ustawie o drogach publicznych

**Program Realizacyjny na lata 2015-2016**  
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

**System Zarządzania BRD**

| Nr zad. | Zadanie  | Ranking | NP BRD 2013-2020     | Kalendarz działań |      | Lider (koordynator) | Podmioty wykonawcze (wdrażające) | Wskaźnik produktu          | Stan 31.12.2014 | Cel 31.12.2015 | Cel 31.12.2016 |
|---------|--|---------|----------------------|-------------------|------|---------------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|----------------|----------------|
|         |  |         | Kierunek             | 2015              | 2016 |                     |                                  |                            |                 |                |                |
| S.1     | <b>Koncepcja struktury instytucjonalnej zarządzania brd w Polsce</b><br>- zebranie i przedstawienie przykładów ram instytucjonalnych bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych krajach,<br>- analiza obecnego podziału ról i odpowiedzialności między kluczowe rządowe zainteresowane strony w zakresie brd,<br>- opracowanie docelowego modelu dla Polski. | *****   | SYSTEM               | ●                 |      | SKRBRD              | SKRBRD                           | Raport                     | 0               | 1              | n/d            |
| S.2     | <b>Koncepcja finansowania działań brd w Polsce</b><br>Analiza systemów finansowania działań z zakresu brd w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania brd w Polsce wraz z rekomendacjami   | *****   | SYSTEM               | ●                 |      | SKRBRD              | SKRBRD                           | Raport                     | 0               | 1              | n/d            |
| S.3     | <b>Opracowanie rekomendacji dla rozwoju skutecznego systemu edukacji w zakresie brd w Polsce</b><br>Analiza systemów edukacji w zakresie brd innych krajach, diagnoza sytuacji w Polsce wraz z rekomendacjami  | *****   | SYSTEM /<br>EDUKACJA | ●                 |      | SKRBRD              | SKRBRD                           | Raport                     | 0               | 1              | n/d            |
| S.4     | <b>Szkolenia kadr brd w zakresie:</b><br>- systemu zarządzania brd w regionach,<br>- poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej oraz wymianę doświadczeń i dobrych praktyk  | ****    | EDUKACJA             | ●                 |      | SKRBRD              | SKRBRD                           | Liczba przeszkolonych osób | 0               | 350            | n/d            |



Krajowa Rada  
BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 [sekretariat@krbrd.gov.pl](mailto:sekretariat@krbrd.gov.pl)